Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 26.

(Nr. 8239.) Vertrag zwischen Preußen und Sachsen in Betreff des Uebergangs des Eigenthums an der bisher der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie gehörigen Eisenbahnstrecke von der Preußisch-Sächsischen Landesgrenze bei Schkeuditz bis zum Bahnhofe Leipzig an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft. Vom 26. August 1874.

Nachdem die Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie die ihr zugehörige Eisenbahn von der Preußisch-Sächsischen Landesgrenze bei Schkeuditz bis zum Bahnhofe Leipzig nebst den dazu gehörigen Nebengrundstücken, sowie das ihr gehörige, zum Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahnhofe zu Leipzig mit verwendete Terrain nebst allen von ihr hergestellten Anlagen und Baulichkeiten an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft mittelst Vertrages vom 29. April 1874. vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen Staatsregierungen verkauft hat, haben Behufs Verständigung über die Ertheilung dieser Genehmigung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Duddenhausen,

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Rudolf von Charpentier,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation den nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Ausgegeben zu Berlin den 21. Oktober 1874.

Artikel I.

Die beiden kontrahirenden Regierungen ertheilen dem Eingangs bezeichneten Vertrage vom 29. April 1874. hiermit Ihre Zustimmung.

Die Königlich Sächsische Regierung wird demgemäß der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft die Konzession zum selbstständigen Betriebe der auf Königlich Sächsischem Gebiete gelegenen, Eingangs bezeichneten Bahnstrecke baldmöglichst gewähren, der genannten Gesellschaft auch für den Erwerb der zur Erweiterung jener Bahnanlage im Königlich Sächsischen Gebiete etwa erforderlichen Grundstücke, insoweit eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel II.

Da das Domizil und der Sitz der Zentralverwaltung der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft im Königreiche Preußen belegen ist, soll das gesetzliche und statutarische Aufsichtsrecht des Staates in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen — z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, Erweiterung des Unternehmens, die Emission von Prioritäts-Obligationen, die vorschriftsmäßige Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds, Ausführungsbestimmungen zu dem am 11. Mai 1874. für die Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Betriebsreglement (s. insbesondere §. 50. Nr. 2., §. 57., §. 58. Alinea 2., §. 59. Alinea 7., §. 60. Nr. 6. Alinea 2.) — betreffen, lediglich von der Königlich Preußischen Regierung ausgeübt werden.

Auch die Festsetzung der Fahrpläne und die Genehmigung der Transportpreise für die in Rede stehende, auf Königlich Sächsischem Gebiete belegene Bahnstrecke soll lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen. Es soll jedoch sowohl im Personen- wie im Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise kein Unterschied gemacht werden.

Die Gesellschaft soll verpflichtet sein, auf Verlangen der Preußischen Regierung den Einpfennigtarif für Kohlen und Koaks und event. für die übrigen in Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände bei Transporten auf größeren Entfernungen einzuführen.

Im Uebrigen übt jede der beiden kontrahirenden Regierungen für Ihr Gebiet gegenüber der bezeichneten Eisenbahngesellschaft die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte aus.

In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung des staatlichen Ober-Aufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden beide Regierungen eine Verständigung unter Sich herbeiführen.

Der Königlich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die in Sachsen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Königlich Sächsischen Polizei- oder Gerichtsbehörden ge-

geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Sächsischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Sächsischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die bezeichnete Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Königlich Sächsischen Regierung innerhalb des Sächsischen Staatsgebiets einen dort wohnenden Bevollmächtigten zu bestellen, welcher zur vollständigen Vertretung der Bahnverwaltung gegenüber der Sächsischen Regierung und den Sächsischen Behörden ermächtigt ist.

Artikel III.

Demgemäß ist die bezeichnete Eisenbahngesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Sächsischem Gebiete gegen sie geltend gemacht werden, der Königlich Sächsischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Sächsischen Gesetzen unterworfen.

Artikel IV.

Die von der einen Regierung geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel V.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel VI.

Die im Königlich Sächsischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Sächsischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das fünfunddreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Sächsischen Gebiets wird Seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Sächsischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel VII.

Die der Gesellschaft im Interesse der Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung für das Preußische Staatsgebiet auferlegten Bedingungen sollen auch für das Königlich Sächsische Staatsgebiet maßgebend sein. Insbesondere soll die Gesellschaft verpflichtet sein, vom 1. Januar 1875. ab auf allen zu ihrem Unternehmen gehörigen Strecken für die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen diejenigen Normen und Sätze in Anwendung zu bringen, welche auf den Preußischen Staatsbahnen jeweilig Gültigkeit haben. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft einen Ersatz weder vom Preußischen oder Sächsischen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel VIII.

Die Königlich Preußische Regierung wird nach Maßgabe ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu etwa noch ergehenden ändernden und ergänzenden Bestimmungen, alljährlich von dem Unternehmen der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, einschließlich der im Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke, eine Eisenbahnabgabe erheben und von dieser Abgabe an die Königlich Sächsische Regierung unter Mittheilung des Repartitionsplans denjenigen Theil abführen, welcher sich nach dem Verhältniß berechnet, in welchem die Länge der auf Königlich Sächsischem Staatsgebiete liegenden Eisenbahnstrecke zu der Gesammtlänge des Eisenbahn-Unternehmens steht, dessen Theil sie bildet.

Eine Heranziehung der Eisenbahngesellschaft zu anderweiten direkten Staatssteuern wird im Königreiche Sachsen so lange und insoweit nicht stattfinden, als solches im Königreiche Preußen nicht geschieht und durch den der Königlich Sächsischen Regierung zufallenden Antheil an der Eisenbahnabgabe die Grundsteuer und Gewerbesteuer gedeckt wird, welche nach den Landesgesetzen von der im Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke zur Erhebung kommen würde. Insbesondere wird die Königlich Sächsische Regierung von der Gesellschaft, welche die Konzession in Preußen ohne Auferlegung einer Konzessionsabgabe erhalten hat, eine solche Abgabe auch Ihrerseits nicht erheben.

In diesen Verhältnissen soll keine Aenderung eintreten, wenn das Eigenthum an der im Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke an die Königlich Preußische Regierung übergehen sollte (Artikel IX.).

Artikel IX.

Die Königlich Sächsische Regierung wird Sich der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft gegenüber das der Königlich Preußischen Regierung für Ihr Gebiet bereits beiwohnende Recht sichern, die auf Königlich Sächsischem Gebiete belegene Bahnstrecke nach Maßgabe der Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. zu erwerben. Es soll jedoch ungeachtet einer etwa eintretenden Aenderung in den

den Eigenthumsverhältnissen der Bahn eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben nicht eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen. Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn ankaufen, die Sächsische Regierung aber von dem Ihr der Gesellschaft gegenüber zustehenden Ankaufsrecht nicht gleichzeitig Gebrauch machen würde, gewährt die Königlich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auch der Sächsischen Strecke nach Maßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält Sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft ist, nach einer mindestens Ein Jahr vorher gemachten Ankündigung gegen Ersatz desjenigen aliquoten Theils der von der Königlich Preußischen Regierung an die Gesellschaft gezahlten gesammten Entschädigung zu erwerben, welcher sich aus dem Verhältnisse des von der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft auf die im Königlich Sächsischen Staatsgebiete belegene Strecke verwendeten Anlagekapitals zu dem Gesammt-Anlagekapitale der Gesellschaft für die Bahnstrecke Magdeburg-Leipzig ergiebt. In Zuschlag kommen die von der Königlich Preußischen Regierung inzwischen bewirkten Meliorationen, wogegen etwaige Deteriorationen in Abzug gebracht werden. Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der gesammten Bahn der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Sächsische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

Artikel X.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, am 26. August 1874.

(L. S.) Hermann Duddenhausen.

(L. S.) Rudolf von Charpentier.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden bewirkt worden.

(Nr. 8240.) Vertrag zwischen Preußen und Sachsen wegen Zulassung einer Eisenbahn von Nossen über Lommatzsch und Riesa nach Elsterwerda. Vom 26. August 1874.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Sachsen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Duddenhausen,

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Rudolf von Charpentier,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation den nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Nossen über Lommatzsch und Riesa nach Elsterwerda zum Anschlusse an die Berlin-Dresdener Eisenbahn zuzulassen und zu fördern. Jede Regierung wird für Ihr Gebiet die Konzession zum Bau und Betriebe dieser Bahn der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie ertheilen.

Artikel II.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten wird, sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel III.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel IV.

Der Gesellschaft soll zwar gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen. Das Terrain soll jedoch von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn erworben werden, die Gesellschaft auch verpflichtet sein, jeder Zeit auf Aufforderung der betreffenden Regierung das zweite Geleise herzustellen.

Art.

Artikel V.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der Hohen Regierungen für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel VI.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel VII.

Da das Domizil und der Sitz der Centralverwaltung der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie im Königreiche Sachsen belegen ist, soll das gesetzliche und statutarische Aufsichtsrecht des Staats in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen — z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, Erweiterung des Unternehmens, die Emission von Prioritäts-Obligationen, die vorschriftsmäßige Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds, Ausführungsbestimmungen zu dem am 11. Mai 1874. für die Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Betriebsreglement (s. insbesondere §. 50. Nr. 2., §. 57., §. 58. Alinea 2., §. 59. Alinea 7., §. 60. Nr. 6. Alinea 2.) — betreffen, lediglich von der Königlich Sächsischen Regierung ausgeübt werden.

Ingleichen soll die Festsetzung der Fahrpläne und die Genehmigung der Transportpreise auch für die auf Königlich Preußischem Gebiete belegene Bahnstrecke lediglich der Königlich Sächsischen Regierung zustehen. Es soll jedoch im Personen- wie im Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise kein Unterschied gemacht werden.

Die Gesellschaft soll verpflichtet sein, auf Verlangen der Sächsischen Regierung den Einpfennigtarif für Kohlen und Koaks und eventuell für die übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände bei Transporten auf größeren Entfernungen einzuführen.

Im Uebrigen übt jede der beiden kontrahirenden Regierungen für Ihr Gebiet gegenüber der bezeichneten Eisenbahngesellschaft die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte aus.

In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung des staatlichen Ober-Aufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden beide Regierungen eine Verständigung unter Sich herbeiführen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die in Preußen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Königlich Preußischen Polizei- oder Gerichtsbehörden ge-

geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die bezeichnete Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung innerhalb des Preußischen Staatsgebiets einen dort wohnenden Bevollmächtigten zu bestellen, welcher zur vollständigen Vertretung der Eisenbahnverwaltung gegenüber der Preußischen Regierung und den Preußischen Behörden ermächtigt ist.

Artikel VIII.

Demgemäß ist die Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete gegen sie geltend gemacht werden, der Königlich Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen unterworfen.

Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizei-Beamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel X.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das 35ste Lebensjahr nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Preußischen Gebiets wird Seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Preußischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel XI.

Die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staatseisenbahnen im Gebiete des vormaligen Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben.

Für

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Königlich Preußischen oder Königlich Sächsischen Gebiete, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder Sächsischen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel XII.

Gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung ist die Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie bezüglich der in Rede stehenden Bahnstrecke den Bestimmungen unterworfen, welche zu Gunsten dieser Verwaltungszweige vom Bundesrathe für die Staatseisenbahnen im früheren Norddeutschen Bundesgebiete ererlassen sind oder künftig erlassen werden.

Artikel XIII.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Königlich Sächsische Regierung das Eigenthum des in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Theils der Eisenbahn von Nossen über Lommatzsch und Riesa nach Elsterwerda erwerben sollten, werden die beiden kontrahirenden Regierungen Sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der vorbezeichneten Bahnstrecke erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel XIV.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, am 26. August 1874.

(L. S.) Hermann Duddenhausen.
(L. S.) Rudolf von Charpentier.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden bewirkt worden.

(Nr. 8241.) Tarif, nach welchem die Hafenabgaben zu Altona, im Regierungsbezirk Schleswig, bis auf Weiteres zu erheben sind. Vom 21. September 1874.

A. An Hafengeld wird entrichtet per Kubikmeter Netto-Raumgehalt, und zwar nur einmal beim Eingange

1) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche aus Orten an der Elbe oder aus Flüssen, welche in die Elbe ausmünden, kommen:
   a) insofern sie nicht seewärts wieder abgehen .... — Sgr. 3 Pf.
   b) insofern sie demnächst seewärts wieder abgehen .... — " 6 "
2) von allen aus See eintreffenden Schiffen:
   a) von 85 Kubikmeter Netto-Raumgehalt und darunter — " 6 "
   b) von mehr als 85 Kubikmeter Netto-Raumgehalt .. 1 " — "

Ausnahmen.

1) Schiffe, welche aus See leer, geballastet oder beladen mit thierischen Abfällen (Knochen, Hufen, Klauen, Gedärmen, Blut), Bauholz, leeren Bouteillen, Brennholz, Cement, Cementsteinen, Cichorienwurzeln, Cinders, Coaks, Dachpfannen, Dünger (Guano), Eichenborke, Eichenlohe, Erde, Fliesen, Flerren, Gyps, Glasscherben, Holzkohlen, Kalk, Kalksteinen, Klinker, Knochenschaum, Knochenschwärze, Kreide, leeren Krügen, Mauersteinen, Sand, Schiefer, Schlachtvieh, Stabholz, Steinen, Steinkohlen, Traß, Thon, Töpferwaaren, Torf, Traßsteinen, Tuffsteinen und Zuckerschaum in den Hafen kommen, haben nur zu entrichten, auch wenn sie mehr als 85 Kubikmeter Netto-Raumgehalt haben .... 6 Pf.

   Anmerkung. Bei vorstehend genannten Waaren wird eine Beiladung anderer Handelsartikel bis zum Gewicht von 60 Zentnern nicht in Betracht gezogen.

2) Von Schuten und Jollen, welche den Hafen leer als Liegeplatz benutzen, wird nur jährlich einmal pränumerando ein Liegegeld erhoben, und zwar von 2 Sgr. per Kubikmeter, jedoch im Ganzen nicht unter 1 Thlr. für jede Schute, sowie für jede Jolle im Ganzen 15 Sgr.
3) Für Fahrzeuge, welche den Hafen von Altona regelmäßig oder häufig im Jahre besuchen, kann nach Wahl des Schiffsführers anstatt der tarifmäßigen Abgabe für jede einzelne Fahrt eine jährliche Abfindungssumme entrichtet werden, deren Höhe von der Hafenkommission festzustellen bleibt.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Das Hafengeld ist von allen Schiffsfahrzeugen zu entrichten, welche die Altonaer Hafenwerke benutzen.
2) Das bezahlte Hafengeld gilt im Falle des längeren Liegenbleibens bis zu 12 Monaten. Nach Ablauf dieser Frist ist dasselbe neuerdings zu entrichten.

Be-

Befreiungen.

Von Entrichtung des Hafengeldes sind gänzlich befreit:

1) alle Fahrzeuge, die nur frische Fische und frische Milch an den Markt bringen;

2) alle Lootsenfahrzeuge, soweit sie nur ihrem Zwecke gemäß benutzt werden;

3) für Leichterfahrzeuge, welche Waaren aus der Ladung von größeren Schiffen, die ihres Tiefganges wegen auf der Unterelbe theilweise haben löschen und überladen müssen, nach Altona bringen, wird das Hafengeld, welches diese Leichterfahrzeuge zu entrichten haben, den gedachten größeren Schiffen bei Zahlung des von diesen zu entrichtenden Hafengeldes gekürzt;

4) alle Schiffe und Fahrzeuge, welche nach Altona kommen, nur um auf den dortigen Werften oder im dortigen Hafen verzimmert zu werden;

5) Schiffsfahrzeuge, welche vom Altonaer Hafen ausgegangen, aber wegen Eisgangs, Unwetters, Konservirung der Ladung oder Havarie vor beendigter Reise wieder dahin zurückkehren;

6) Schiffsgefäße, welche Staats- oder Reichseigenthum sind oder lediglich für Staats- oder Reichsrechnung Gegenstände befördern, jedoch in letzterem Falle nur auf Vorzeigung von Freipässen;

7) Schiffe, welche den Hafen von Altona nur für Ordres anlaufen, ohne zu löschen und zu laden, jedoch nur für eine Zeitdauer von dreimal 24 Stunden.

B. An Quais- und Treppengeld wird entrichtet für Waaren, welche über die öffentlichen Quais oder Treppen verladen oder gelöscht werden oder in einem daselbst anlegenden Schiffe sich befinden und zwar:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) für Torf, Stroh, Heu, Reth und Tonnenbänder für eine Schiffsladung bis zu 42 Kubikmeter Netto-Raumgehalt...	—	15	—
2) desgleichen über 42 Kubikmeter	1	—	—
3) für Kartoffeln für eine Schiffsladung bis zu 42 Kubikmeter	—	3	—
4) desgleichen über 42 Kubikmeter	—	6	—
5) für Mauersteine und Dachpfannen per 1000 Stück..............................	—	1	—
6) für Brennholz per 3 Kubikmeter...........	—	1	—
7) für Getreide per Getreidelast von 1000 Kilogramm...........................	—	1	—
8) für Steinkohlen, Koaks, Cinders, Kalk und Cement per Last von 2000 Kilogramm....	—	2	—
oder per Hektoliter	—	—	$1\frac{1}{5}$
9) für alle übrigen Waaren per Last von 2000 Kilogramm	—	1	—

 Aus-

Ausnahmen und Befreiungen.

1) Gemüse und Früchte sind frei von Quai- und Treppengeld.

2) Quantitäten bis zu ¼ der sub Nr. 5. bis 9 genannten Stückzahl, Maaße und Gewichte sind frei von der Abgabe und Quantitäten zwischen ¼ und dem vollen Maaße 2c. zahlen die Hälfte der obigen Ansätze.

3) Alle Gegenstände und Artikel, welche für Staats- oder Reichsrechnung über Quais und Treppen befördert werden, sind von der Abgabe befreit.

Zusätzliche Bestimmungen.

Das Quais- und Treppengeld ist — auch wenn eine etwaige Ladung oder Löschung nur theilweise erfolgt — von sämmtlichen an Bord vorhandenen Waaren zu entrichten, jedoch nur einmal, wenn die Benutzung der Anlagen

1) bei den mit Kartoffeln beladenen Schiffen nicht über 24 Stunden,

2) bei anderen Schiffen — und zwar:

   a) bis zu 85 Kubikmeter Netto-Raumgehalt einschließlich — nicht über 3mal 24 Stunden,

   b) von größerem Netto-Raumgehalt — nicht über diese Frist (ad a.) und einen Zuschlag von 24 Stunden für jede weiteren 21 Kubikmeter

hinaus dauert. Bei längerer Benutzung ist für jede, wenn auch nur begonnene Frist von gleicher Dauer die Abgabe besonders zu entrichten — und zwar mindestens in Höhe des für die erstmalige Frist zu entrichtenden Betrages.

C. An Brückengeld wird entrichtet:

für die Passage über die Dampfschiffsbrücken für einen bedeckten Reisewagen oder eine Kutsche..........	15 Sgr.	— Pf.
für eine Chaise oder anderen Wagen mit Verdeck.....	12 „	— „
für einen zweispännigen Stuhl- oder Blockwagen.....	9 „	— „
für einen einspännigen Wagen	6 „	— „
und außerdem für jedes Pferd als Vorspann	3 „	— „
und für lebendes Vieh		
für ein Pferd, einen Ochsen, eine Kuh.............	3 „	— „
für ein Schwein, Kalb, Schaaf..................	— „	9 „

Endlich ist für den Transport schwerer Kaufmannsgüter und Frachtgüter über die Dampfschiffsbrücken dieselbe Abgabe zu entrichten, welche wie nachstehend für das Aufwinden der Waaren durch die Stadtkrähne festgesetzt ist.

Ausnahmen und Befreiungen.

1) Fußgänger und alles tragbare Gepäck sind von der Abgabe befreit, ebenfalls alle Gegenstände 2c., welche für Staats- oder Reichsrechnung über die Brücken befördert werden.

2) Häu-

2) Häufig einkehrenden Dampfschiffen ist es freigestellt, für die Gegenstände, welche vom Schiffe oder ans Schiff über die Brücken befördert werden, in jedem einzelnen Falle die obigen tarifmäßigen Abgaben entrichten zu lassen, oder auch diese Abgaben ein- für allemal durch eine jährliche Aversionalabgabe von 3 Sgr. per Kubikmeter ihres Raumgehalts zu Gunsten ihrer Passagiere abzulösen.

D. Krahngeld.

Bei Benutzung der Krähne an der Elbe sind an den Pächter der Einnahmen aus diesen städtischen Einrichtungen folgende Abgaben zu entrichten:

für Kalk per Kollo	— Thlr.	— Sgr.	$4\frac{1}{5}$ Pf.
für das Aus- und Einsetzen des Mastbaums einer Tjalk, kleinen Kuff oder ähnlichen Fahrzeugs	2 „	12 „	— „
für desgleichen eines Strom-Ewers, Gick-Ewers oder ähnlichen Fahrzeugs	1 „	6 „	— „
für eine Kutsche	— „	15 „	— „
für eine Chaise oder anderen Wagen mit Verdeck	— „	12 „	— „
für einen zweispännigen Stuhlwagen	— „	9 „	— „
für ein Kabriolet, eine Droschke und einen anderen einspännigen Wagen	— „	6 „	— „
für ein Pferd	— „	6 „	— „
für einen Ochsen oder eine Kuh	— „	3 „	— „
für ein Schwein, Kalb, Schaaf	— „	— „	9 „
für ein Fuder Sandsteine	— „	18 „	— „
für Mühlsteine $\frac{1}{13}$ bis $\frac{1}{18}$ Durchmesser per Stück	— „	24 „	— „
für ein Wülfchen	— „	12 „	— „
für kleinere Mühl- oder Quernsteine	— „	6 „	— „
für Kaufmanns- und Frachtgüter aller Art, mit Einschluß der in Tonnen und Fässern ankommenden flüssigen Waaren:			
nach dem Gewichte bis zu 300 Kilogramm inkl. pr. Kolli	— „	— „	9 „
von über 300 bis 600 Kilogramm	— „	2 „	3 „
von 600 bis 750 Kilogramm	— „	3 „	— „
von 750 bis 1000 Kilogramm	— „	4 „	6 „
für schwerere Gegenstände, insoweit dieselben überhaupt durch die Krähne gehoben werden können, für jede 500 Kilogramm ihres Gewichts	— „	6 „	— „

Die

Die Arbeitsleute an dem Krahne an der Holländischen Reihe hat in der Regel Jeder, der ihrer bedarf, selbst zu besorgen, jedoch ist der Pächter verpflichtet, auf Verlangen der Beikommenden gegen eine billige Vergütung die erforderlichen Arbeitsleute zu stellen.

Für seine Aufsicht hat der Pächter in ersterem Falle 4 Sgr. 6 Pf. pro Stunde zu berechnen.

E. Abgaben für die Holzschlepper.

Lager- und Aufschleppungsgebühren sind für die ersten 14 Tage zu entrichten pr. Baum, oder bei kleineren Hölzern pro Fuhre	3 Sgr.	— Pf.
und bei längerer Lagerung pro Woche und pr. Baum, resp. pr. Fuhre mehr	— »	9 »

F. Abgaben für die Eisbrücke.

Zur Winterzeit, wenn eine Eisbrücke nach der Elbe gelegt ist, wird für die Passage über dieselbe entrichtet:

für eine Kutsche	9 Sgr.	— Pf.
für eine Chaise oder anderen Wagen mit Verdeck	6 »	— »
für einen zweispännigen Stuhlwagen	4 »	6 »
für einen Block- oder Torfwagen	1 »	6 »
für einen Schlitten	— »	9 »
für ein jedes Stück Vieh ohne Ausnahme	— »	9 »

Befreiungen

von den sub D. E. und F. tarifirten Abgaben bestehen nur für die für Staats- oder Reichsrechnung beförderten und aufgenommenen Gegenstände.

Gegeben Berlin, den 21. September 1874.

(L. S.) **Wilhelm.**

Camphausen. Achenbach.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) das Allerhöchste Privilegium vom 24. Juli 1874. wegen Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Ottensen im Betrage von 250,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 44. S. 329./330., ausgegeben den 12. September 1874.;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 27. Juli 1874., durch welchen die Genehmigung dazu ertheilt wird, daß die bei Gelegenheit der Verkoppelung der Feldmark Hettensen neu geregelte Grenze der Gemeinde Hettensen gegen die Gemeinde Lödingsen zugleich als Grenze des Amts und des Amtsgerichts Northeim gegen das Amt und das Amtsgericht Uslar, ferner die in Anlaß von Landaustauschungen neu bestimmte Grenze der Gemeinde Wehmingen gegen die Gemeinde Wassel zugleich als Grenze des Amts und des Amtsgerichts Hildesheim gegen das Amt und das Amtsgericht Hannover festgestellt worden ist, durch das Amtsblatt für Hannover Nr. 41. S. 329./330., ausgegeben den 25. September 1874.;

3) das Allerhöchste Privilegium vom 31. Juli 1874. wegen eventueller Ausfertigung auf den Inhaber lautender Obligationen des Oborniker Kreises bis zum Betrage von 215,000 Thlrn. oder 645,000 Reichsmark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Posen Nr. 39. S. 341. bis 343., ausgegeben den 24. September 1874.;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 5. August 1874., betreffend eine Abänderung der dem Kreise Goldap unter dem 16. April 1866., 4. Februar 1868. und 9. Januar 1870. ertheilten Privilegien zur Ausgabe auf den Inhaber lautender 5prozentiger Kreis-Obligationen zum Gesammtbetrage von 199,300 Thalern durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Gumbinnen Nr. 39. S. 567., ausgegeben den 30. September 1874.;

5) der Allerhöchste Erlaß vom 5. August 1874., betreffend die Genehmigung des von dem Landes-Konsistorium zu Hannover erlassenen Ausschreibens wegen Einführung kirchengesetzlicher Bestimmungen über die biblischen Vorlesungen in den Gottesdiensten für die Bezirke der Königl. Konsistorien zu Hannover und zu Stade, durch das Amtsblatt für Hannover Nr. 42. S. 335. bis 345., ausgegeben den 2. Oktober 1874.;

6) der Allerhöchste Erlaß vom 12. August 1874., betreffend die Genehmigung des von dem 17. Posenschen Provinziallandtage beschlossenen vierten Nachtrags zu dem Revidirten Reglement für die Feuersozietät der Provinz Posen vom 9. September 1863., durch die Amtsblätter

der Königl. Regierung zu Posen Nr. 38. S. 333. bis 337., ausgegeben den 17. September 1874.,

der Königl. Regierung zu Bromberg Nr. 40. S. 337. bis 342., ausgegeben den 2. Oktober 1874.;

7) das Allerhöchste Privilegium vom 24. August 1874. wegen Emission $4\frac{1}{2}$ prozentiger Obligationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft bis zum Betrage von 9,000,000 Mark Reichswährung durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Potsdam Nr. 39. S. 307. bis 310., ausgegeben den 25. September 1874.,
   der Königl. Regierung zu Frankfurt a. d. O. Nr. 39. S. 235. bis 238., ausgegeben den 30. September 1874.,
   der Königl. Regierung zu Liegnitz Nr. 38. S. 251. bis 254., ausgegeben den 19. September 1874.;

8) der Allerhöchste Erlaß vom 26. August 1874., betreffend die Genehmigung der von dem 31. Generallandtage der Ostpreußischen Landschaft beschlossenen Zusätze zu §. 27. des Ostpreußischen Landschafts-Reglements vom 24. Dezember 1808., zu §. 3. des Regulativs vom 1. November 1858. und §. 197. des Ostpreußischen Landschafts-Reglements vom 24. Dezember 1808., durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 39. S. 326./327., ausgegeben den 24. September 1874.,
   der Königl. Regierung zu Gumbinnen Nr. 37. S. 545., ausgegeben den 16. September 1874.;

9) das Allerhöchste Privilegium vom 28. August 1874. wegen Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Emden zum Betrage von 600,000 Reichsmark durch das Amtsblatt für Hannover Nr. 41. S. 327./328., ausgegeben den 25. September 1874.;

10) das Allerhöchste Privilegium vom 31. August 1874. wegen Emission von Prioritäts-Obligationen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zum Gesammtbetrage von 15,000,000 Thlrn. durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöln Nr. 39. S. 207. bis 211., ausgegeben den 30. September 1874.

Berichtigung.

In der im 24. Stück der Gesetz-Sammlung l. J. abgedruckten Bekanntmachung der durch die Regierungs-Amtsblätter publizirten landesherrlichen Erlasse ist S. 314. pos. 12. Z. 3. statt „4500 Mark Reichswährung“ zu setzen: **450,000** Mark Reichswährung.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).